This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

044 103 256 079

Oskar Kroehling.

Die Völkerrechtliche Legitimation der Seeschiffe.

96
46

PROPERTY OF
HARVARD LAW LIBRARY

1897

Digitized by Google

96
46

Bd Jan 1927

HARVARD LAW LIBRARY

Received May 12, 1921

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

96/46 62

Die
völkerrechtliche Legitimation der Seeschiffe
unter besonderer Berücksichtigung des deutschen Reichsrechts.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der juristischen Doctorwürde

der

hohen juristischen Fakultät

der

Königlichen Universität Greifswald

vorgelegt von

Oskar Kraehling
Referendar.

Greifswald.
Druck von Julius Abel.
1897.

Digitized by Google

5/12/21

Digitized by Google

Seinen lieben Eltern

zur Silberhochzeit.

Digitized by Google

Digitized by Google

Disposition.

§ 1.

Der Begriff der Legitimation im Allgemeinen.

§ 2.

Die völkerrechtliche Bedeutung der Legitimation der Seeschiffe insbesondere.

§ 3.

Die rechtlichen Einrichtungen zur Erlangung der völkerrechtlichen Legitimation.

§ 4.

Rechtsfolgen der Legitimation.

§ 5.

Controle in Ansehung der Legitimation.

Digitized by Google

Digitized by Google

Litteratur.

Attlmayr. Elemente des internationalen Seerechts. Wien 1872.
Boyd. The merchant shipping laws. Forming a complete treatise on maritime law. London 1876.
Bluntschli. Das moderne Völkerrecht der civilisierten Staaten. Nördlingen 1868.
Dudley Field. Code international. Paris 1881.
Endemann. Handbuch des deutschen Handels-, Wechsel- und Seerechts. 1884.
Gareis-Fuchsberger. Kommentar zum deutschen Handelsgesetzbuch.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Insbesondere Artikel „Schifffahrt."
Hautefeuille. Droits et devoirs des nations neutres. 3 vol.
Heffter. Das europäische Völkerrecht der Gegenwart. 8. Aufl. bearbeitet von Geffcken.
v. Kaltenborn. Grundsätze des europäischen Seerechts. 2 Bd. 1851.
Lewis. Das deutsche Seerecht. Leipzig 1877.
Lyon Caën et Renault. Traité du droit commercial. Tome cinquième. Du droit maritime. Paris 1894.
Martens, Friedrich von, Völkerrecht. Deutsche Ausgabe von Berghorn. Berlin 1883.
Norwegisches Seegesetz vom 20. Juli 1893 unter Vergleichung mit dem schwedischen Seegesetz vom 12. Juni 1891 und dem dänischen Seegesetz vom 1. April 1892. Übersetzt von Dr. Max Pappenheim und Kristen Johanssen. Stuttgart 1895.
Ortolan. Règles internationales et diplomatie de la mer. Paris 1864.
Perels. Das internationale öff. Seerecht der Gegenwart. Berlin 1882.
Perels. Handbuch des Allg. öff. Seerechts im Deutschen Reich. Berlin 1884.
Phillimore, Sir Robert. Commentaris upon international Law. Third Edit. 4 vol. London 1897.
Piedelièvre. Précis de droit international public (ou droit des gens). Paris 1891.
Russisches Handelsgesetzbuch. Herausgeg. 1887. Übers. von Victor von Zwingmann. Riga 1889.
Störk, Felix. In Holtzendorff's Handbuch des Völkerrechts. Stück XI. Das Seegebiet und die rechtlichen Grundlagen für den internationalen Verkehr zur See. Stück XII. Das offene Meer.

Digitized by Google

Digitized by Google

§ 1.

Begriff der Legitimation im Allgemeinen.

Im ganzen Verlauf der Fortbildung und Entwicklung des modernen Völkerrechts hat sich das naturgemäße Bestreben befestigt, die Verbindung mit der dogmengeschichtlichen Litteratur des Privat- und öffentlichen Rechts aufrecht zu erhalten und möglichst enge Beziehungen zwischen der jungen Lehre und der reichen Terminologie der seit Jahrhunderten intensiver bearbeiteten Rechtsgebiete herzustellen. Neubildungen des internationalen Verkehrs knüpfen so scheinbar an Bezeichnungen an, welche in ihrem ursprünglichen Sinne einer längst entschwundenen Epoche des Rechtslebens angehören. So wird neuer Inhalt in altbefestigte Rechtsformen gebracht, die in andern Rechtssphären die Probe ihrer juristisch-technischen Leistungsfähigkeit längst bestanden haben.[1]) So umfaßt auch das Wort „Legitimation" zwei von einander grundverschiedene Rechtsbegriffe. Der eine derselben, welcher unser Thema nicht weiter berührt, ist im römischen Recht zu geschichtlich umfassender Bedeutung ausgebildet und dann in das unsrige herübergenommen worden. Die „legitimatio" des römischen Rechts kommt nur in familien-rechtlicher Beziehung zur Anwendung.[2]) Sie kann in verschiedenen Formen erfolgen, hat aber immer die Wirkung, daß ein außereheliches Kind dadurch zu einem ehelichen gemacht wird. Sie ist also ein Akt, durch welchen ein Recht, welches früher nicht bestand, begründet wird.

Im Gegensatze dazu ist der zweite Begriff der Legitimation kein Akt, durch welchen ein Rechtsverhältnis begründet wird, sondern ein bereits bestehendes nachgewiesen werden soll. Die Legitimation

[1]) Zur Uebertragung abgeschlossener juristischer Begriffe aus einem Rechtsgebiete in ein anderes s. Störk: Methodik des öffentlichen Rechts, Wien 1885, S. 122 ff.

[2]) Czyhlars, Institutionen S. 245.

Digitized by Google

ist nicht auf ein abgegrenztes Rechtsgebiet beschränkt, ihr Anwendungsgebiet ist ein sehr ausgedehntes.[1]) Im Processe haben sich die Parteien als prozeßfähig und zur Führung dieses speciellen Processes berechtigt zu legitimieren; der Eintragung in das Grundbuch geht eine genaue Prüfung der Legitimation des Antragstellers voraus, legitimieren müssen sich die Verlobten, welche eine Ehe vor dem Standesbeamten eingehen wollen, eine Legitimation wird regelmäßig überall da gefordert, wo Rechtswirkungen aus einem bereits bestehenden Rechtsverhältnis in Anspruch genommen werden.

Ein weiterer Unterschied zwischen den beiden Begriffen der Legitimation besteht darin, daß die römische legitimatio als ein Recht erscheint, dessen Anwendung in die Willkür des Privaten gestellt ist, die neuere eine Pflicht, welche vom Staate erfordert wird. Im innern örtlichen Verkehr der beweglichen Bevölkerung tritt das Bedürfnis einer Bevölkerungs-Kontrole dringend hervor und hat hier auch seine früheste rechtliche Ausgestaltung erhalten. So zeigt sich, daß überall da, wo die Gesetzgebung grundsätzlich das Recht der Freizügigkeit anerkennt, der Verwaltungsbehörde die Befugnis zustehen muß, eine Aufsicht über die örtliche Bewegung der Bevölkerung zu führen und, sobald sie es für notwendig hält, aus welchem Grunde es auch sei, zu verlangen, daß der Einzelne sich über seine Person ausweise. Freilich führte dieses Recht der Aufsicht früher vielfach zu lästigen und häufig willkürlichen Beschränkungen der Freizügigkeit. Die neuere Gesetzgebung hat auch diese Beschränkungen so weit beseitigt, als dies thunlich erschien, ohne der Behörde nothwendige Mittel zur Beaufsichtigung der Bevölkerungsbewegung zu entziehen.[2])

Mit Aufhebung des Paßzwangs ist durch das Reichsgesetz (§ 3) für alle in dem Reichsgebiet sich aufhaltenden Personen, sowohl für Reichsangehörige wie für Ausländer, die Verpflichtung ausgesprochen worden, sich auf amtliches Erfordern über ihre Person genügend auszuweisen, d. h. über Namen, Stand, Domizil, Staats-

[1]) C. P. O. § 54.

[2]) Loening. Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts S. 265 fg.

Digitized by Google

angehörigkeit u. s. w. Auskunft zu geben. Die Behörden können von der ihnen hiermit ertheilten Befugnis nach Ermessen Gebrauch machen.

Danach stellt sich die Legitimation in ihrem geltenden, für das öffentliche moderne Recht maßgebenden Sinne als rechtliche Einrichtung dar, die dazu bestimmt ist, innerhalb des Systems der freien örtlichen Bewegung der Personen und Güter die Führung des Nachweises über die Provenienz und Identität zu ermöglichen bezw. sicher zu stellen.

Aus dem umfangreichen Anwendungsgebiet dieses Kontrollinstituts sei in den folgenden Blättern die Geltung im Dienste des internationalen Seeverkehrs näher ins Auge gefaßt.

§ II.

Die völkerrechtliche Bedeutung der Legitimation der Seeschiffe insbesondere.

Liegt in erster Linie rechtliche Sicherung des einzelnen Verkehrsaktes dem Zwecke des Institutes zu Grunde, so tritt diese Tendenz dort doppelt wichtig hervor, wo aus der Natur des Verkehrs, aus örtlichen oder persönlichen Gründen die Erlangung der Sicherstellung und staatlichen Aufsicht besonderen Schwierigkeiten gegenübersteht. Das Prinzip der Meeresfreiheit löst sich im Lichte dieser Aufgaben staatlicher Natur in dem Satze auf, daß auf hoher See das Recht ausschließlicher lokaler Kontrole kraft örtlichen Herrschaftsrechts keinem Staate zusteht, daß daher der Verkehr auf hoher See ein besonderes System von Sicherungsmaßregeln fordert, um ihn auf dem staatenlosen Meere zu einem kontrollirbaren zu machen.[1])

Von besonderer Wichtigkeit wird die öffentlich rechtliche Legitimation daher im internationalen Verkehr, d. h. also, wenn sich die an sich einzelstaatliche Verwaltungseinrichtung zu einem völkerrechtlichen Institute ausbildet. Das erste Erfordernis ist dabei natürlich, daß die Legitimation auch von den anderen Staaten anerkannt wird. Die rechtliche Verbindlichkeit für die anderen Staaten wird nun aber nicht dadurch erreicht, daß die völkerrecht-

[1]) S. hierzu Stoerk, Die prinzipiellen Grundlagen der Meeresfreiheit in v. Holtzendorffs Handb. des Völkerrechts Bd. II S. 483 fg.

Digitized by Google

lichen Normen aus einer den einzelnen Staaten übergeordneten Rechtsquelle fließen, etwa einer großen, mit Rechtsemanation begabten Staatenverbindung, sondern auch das internationale Recht hat zur Rechtsquelle die einzelnen mit dem Rechte der Gesetzgebung auf diesem Gebiete begabten Staaten. Die gegenseitige verbindliche Anerkennung der Rechtssätze geschieht nach völkerrechtlichen Grundsätzen, oder wird durch gegenseitige völkerrechtliche Verträge bewirkt. Der internationale Verkehr der Personen und Güter spielt sich zum großen Teile zur See ab, und hier hat daher die völkerrechtliche Legitimation auch ein weites Anwendungsgebiet gefunden.

Nach dem oben erwähnten in der Praxis der Staaten zur unbestrittenen Herrschaft gelangten Princip des Mare liberum ist es keinem Staate erlaubt, sich Oberhoheit über irgend einen Teil des offenen Meeres anzumaßen, und die seiner eigenen Machtsphäre entspringenden Gesetze hier zur allgemeinen Anwendung zu bringen.

Aber sollte das Meer nun ohne jede rechtliche Ordnung sein, sollte hier jedes Schiff ohne irgend welche rechtliche Gebundenheit sich selber überlassen sein?! Das wäre der Fall, wenn das Meer frei wäre für jede Einzelperson, wenn der Begriff des Staates mit seiner Machtsphäre auf dem Meere garnicht zur Anwendung käme. Das hat man aber unter der Meeresfreiheit nicht zu verstehen. Das Meer soll nicht frei sein zur Bethätigung für die Willkür von jedermann, sondern es soll frei sein für die Benutznng aller Staaten und ihrer Unterthanen. Das Meer soll eine öffentliche Verkehrsstraße sein, deren befriedete Benutzung aber von den Staaten international geregelt wird. Aber nicht allein das offene Meer ist heute dem öffentlichen, internationalen Verkehr freigegeben, sondern auch die Eigengewässer aller Staaten, und auch hier finden die internationalen Regeln, welche auf dem offenen Meere gelten, neben den Bestimmungen, welche aus der Gebietshoheit des angrenzenden Uferstaates fließen, analoge Anwendung.

Die erste aller Bedingungen, welche die Schiffe sowohl in Eigengewässern, wie auf offenem Meere erfüllen müssen, ist die Führung von Legimationsmitteln, durch welche sie ihre Zugehörig-

Digitized by Google

keit zu einem Staatswesen, ihre Individualität und die Erfüllung gewisser internationaler, seerechtlicher Pflichten nachzuweisen vermögen. Von der weittragendsten Bedeutung im völkerrechtlichen Verkehr ist der Nachweis der Nationalität. Um die rechtliche Ordnung, insbesondere auf hoher See, aufrecht zu erhalten, ist es direkt notwendig, daß jedes Schiff sich als einem Staate zugehörig erweisen könne. Jeder Staat hat dann die Verantwortung für das Verhalten derjenigen Schiffe zu tragen, welche seiner Rechtsordnung unterstehen. Die Schiffe ohne Nationalität genießen die Rechte der Meeresfreiheit nicht; ihr Erscheinen allein begründet zum mindesten Verdacht rechtswidrigen Verhaltens; es fehlt die staatliche Garantie für den ordnungsmäßigen Betrieb der Seefahrt, und deshalb unterliegen sie der Kontrolle aller staatlichen Kriegsschiffe.

Von großer Wichtigkeit auch im völkerrechtlichen Verkehre ist es natürlich auch, das Schiff individuell feststellen zu können z. B. zur Rekognoscierung wegen irgend eines völkerrechtlichen Vergehens.

Alle Staaten haben daher ihr System gesetzlicher Legitimationsmittel ausgebaut und üben auch nach dieser Richtung völkerrechtliche Wirksamkeit durch gegenseitige Anerkennung.

§ III.

Die rechtlichen Einrichtungen zur Erlangung der völkerrechtlichen Legitimationen.

Die Unterscheidung der Seeschiffe durch bestimmte Abzeichen, und ihre Legitimation durch Papiere sind — wenn auch in ihrem allgemeinen einheitlichen Gebrauche erst durch neuere Parallelgesetzgebung eingehend geregelt — doch geschichtlich unzweifelhaft auf althergebrachte Regeln und Gewohnheiten des mittelalterlichen Seeverkehrs zurückzuführen. In Deutschland hören wir zum ersten Mal von solchen Abzeichen in einem alten Hamburger Schiffsrecht von 1276. Es ist dort die Rede von Flügeln, welche die Schiffe führen mußten. Für Hamburg waren sie rot, beim Lüb'schen Flügel ist keine Farbenangabe gemacht. Diese Flügel

Digitized by Google

waren aber nicht Abzeichen der Nationalität, sondern des Heimathafens.

Der rechtliche Nachweis der Nationalität wurde zum ersten Mal einheitlich geregelt von England in der Navigation Act von 1651 und in einer Ergänzung dazu vom Jahre 1660. Diese beiden Gesetze waren grundlegend für lange Zeiten und vorbildlich für die Gesetzgebungen vieler anderer Länder.

Die Erlangung der Legitimationsvorschriften war an ganz bestimmte rechtliche Voraussetzungen geknüpft. Alle britischen Schiffe wurden zu einer einheitlichen Handelsmarine zusammengefaßt, über welche der Staat eine genaue Aufsicht führte. Diese wurde ermöglicht durch die damals vollständig neue Einrichtung eines Schiffsregisters, welches an allen Hafenorten für die nationalen Schiffe geführt wurde. Nur diejenigen Schiffe, welche in dieses Schiffsregister eingetragen waren, erhielten die Berechtigung zur Führung der Legitimationsmittel. Zur Eintragung zugelassen wurden nur Schiffe, welche ganz besondere Voraussetzungen erfüllt hatten. Die Vorbedingungen für die Anerkennung der Nationalität waren in jener merkantilistischen Zeit sehr straff gespannt, nämlich: Nationales Eigentum am Schiff, nationaler Ursprung und nationale Besatzung. Außerdem wurde bei der Registrierung noch die Erfüllung verschiedener anderer rechtlicher Vorschriften geprüft, z. B. die Vermessung, die Namengebung u. s. w. Erst wenn alle diese Voraussetzungen erfüllt waren, wurden die Legitimationsmittel, resp. die Berechtigung zu deren Führung erteilt. Als Legitimationsmittel wurden geführt: die Flagge, der Schiffsname und als urkundliches Beweismittel das über die Registrierung ausgestellte Certifikat.

Bis zum heutigen Tage sind die englischen Einrichtungen des 17. Jahrhunderts, wenn auch mit mancherlei Abänderungen, in allgemeiner Anwendung; noch heute wird vor allen Dingen von allen Ländern als Vorbedingung für die Erlangung der Legitimation gefordert

die Registrierung.

Sie bezweckt eine genaue nationale Kontrolle über alle das Schiff betreffenden Verhältnisse, welche für den Staat von Interesse sind,

Digitized by Google

und von denen er die Aufnahme des Schiffes in seine Handelsmarine und die Erteilung der Legitimationsmittel abhängig macht. Außerdem hat das Schiffsregister aber noch, ebenso wie das Handelsregister, den Zweck, den Interessen der Privaten zu dienen. Es ist deshalb in allen Staaten öffentlich gemacht[1]) und der Einsicht jedes Privatmannes freigegeben.

Das Schiffsregister wird in allen Ländern fast an jedem Hafenorte geführt.

In Deutschland bestimmen nach § 3 des Ges. vom 25 X. 67 die Landesgesetze die Behörden, welche die Schiffsregister zu führen haben.

1. In Preußen. Seit dem Inkrafttreten des G. V. G.[2]) bilden die Amtsgerichte der betr. Hafenorte die Registerbehörden. Vorher waren es die Kreis- und Handelsgerichte. Eine Ausnahme bilden noch jetzt in Hannover die Landdrosteien.

2. In Mecklenburg. Die Schiffsregisterbehörden zu Rostock und Wismar.

3. In Oldenburg. Das Staatsministerium, Abteilung des Innern.

4. In Lübeck. Das Amtsgericht.[3])

5. In Bremen. Die Senatskommission für Schiffsangelegenheiten.

6. In Hamburg. Die Deputation für Handel und Schifffahrt. Ein Register in Hamburg, eins in Ritzebüttel.

Der Registrierung unterworfen sind alle diejenigen Schiffe, welche dem betr. Bundesstaate zugehören wollen.

Frankreich verwendet zur Registrierung eigene Registerbehörden, welche sehr sorgfältig organisiert sind.

In England hat die oberste Aufsicht über das Registerwesen „the board of trade“, und die Registrierung selbst wird besorgt

[1]) Z. B. in Deutschland durch § 4 des Ges. vom 25. X. 1867, in Schweden § 2 des Ges. vom 12. VI. 1891, in Dänemark Ges. v. 1. IV, 1892 § 2, in Norwegen Gesetz v. 20. VII. 1893 § 2, ebenso auch in Oesterreich, Frankreich und England.

[2]) A. G. G. V. G. § 25.

[3]) Ergänzungsges. vom 1. V. 1883.

Digitized by Google

von „collectors, comptrollers or other prinzipal officers of customs.“ [1])

Außerdem bestehen aber auch in allen größeren englischen Kolonien Behörden mit der Fähigkeit vollwirksam zu registrieren, eine Einrichtung, die bei den andern Ländern noch nicht getroffen ist.

In Rußland sind Schiffsregister[2]) bei jedem Hafenzollamt eingerichtet, und wenn ein solches nicht existieren sollte bei der Hafenobrigkeit.

Österreich, welches mehrere Kategorien von Seehandelsschiffen kennt, führt für jede derselben ein besonderes Register. Das Register der Schiffe der weiten Fahrt und jenes der Schiffe der großen Küstenfahrt wird von der Seebehörde, das der Schiffe der kleinen Küstenfahrt vom Hafenamte geführt.

Ohne Registrierung ist ein Schiff nicht zur Ausübung des Rechts seiner Zugehörigkeit zum Staate, also insbes. zur Führung der Flagge befugt.[3]) Eine Pflicht zur Registrierung besteht zwar nicht; aber das nicht registrierte Schiff bleibt anational und hat keinen Anspruch auf staatlichen Schutz und den Genuß der vom Staate seinen Schiffen gewährten rechtlichen Vorteile, zumal im Ausland.

Zuständig für die Registrierung ist in Deutschland die Registerbehörde des Hafens, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben werden soll.[4]) Dieser Hafen heißt dann der Heimats- oder Registerhafen. In welcher Ausdehnung ist aber der Betrieb der Seefahrt gedacht? Soll es etwa heißen, daß dieser Heimats- oder Registerhafen der Mittelpunkt der Seehandelsthätigkeit des Schiffes sein soll, wie Funk[5]) behauptet? Dann würden deutsche Schiffe, welche lediglich dazu erbaut worden sind, den Verkehr in fremden Meeren, etwa zwischen deutschen Kolonien zu dienen, überhaupt nicht registriert werden können. Es wird, um dem Wortlaut

[1]) Merchant shipping Act von 1854 section 30.
[2]) s. Russ. Handelsges. Buch Art, 41.
[3]) s. z. B. für Deutschland. § 10 des Ges. vom 25 X. 1867.
[4]) § 5 des Ges. vom 25. X. 67.
[5]) s. Funk in Busch's Archiv Bd. XVII S. 118—120.

Digitized by Google

des Gesetzes zu genügen, als Minimum aber gefordert werden müssen, daß das Schiff wenigstens einmal von dem Registerhafen in See stechen müsse.

Über die Berechtigung zur Anmeldung finden wir im deutschen Recht keine Bestimmung; eine solche ist höchstens durch Analogie aus § 12 zu schließen. Hier werden nämlich diejenigen Personen genannt, welche verpflichtet sind, Veränderungen am Schiffe der Registerbehörde anzumelden. Diese Pflicht liegt ob dem Eigentümer, bei einer Rhederei allen Mitrhedern, bei juristischen Personen deren gesetzlichen Vertretern. Es ist zu schließen, daß diese Personen zur Anmeldung der Eintragung berechtigt sind, da sie doch zur Anmeldung der Umtragung oder Löschung verpflichtet werden. — In England genügen zur Anmeldung auch bevollmächtigte Vertreter (authorized agents).

Die von der Schiffsregisterbehörde zu prüfenden und einzutragenden Thatsachen sind:

1) Solche, von deren Vorhandensein die Zugehörigkeit zu der Handelsmarine des betr. Staates abhängig gemacht wird.

2) Andere Rechtseinrichtungen, welche zur näheren Individualisirung und zur Sicherheit des Verkehrs im Allgemeinen gefordert werden.

Ad. I. Nicht jedes Schiff wird von den Registerbehörden zur Eintragung angenommen und ihm die mit der Eintragung verknüpften Rechte verliehen; sondern das Schiff muß bestimmte Eigenschaften nachweisen können, welche der Staat für die Registrierung und die damit verbundene Erteilung der Legitimationsmittel fordert. Das Grundprincip bei Festsetzung dieser Eigenschaften wird bei allen Staaten dasselbe sein. Es sollen die durch den Abschluß der Schiffe an den Staat entstehenden rechtlichen Wirkungen, insbesondere auch die wirthschaftlichen Vorteile, welche der Staat seinen Schiffen, entweder durch völkerrechtliche Verträge, oder in seinen Eigengewässern gewährt, möglichst nur eigenen Unterthanen zu gute

Digitized by Google

kommen. Die Vorteile, insbesondere die wirtschaftlichen, genießen aber zur Hauptsache die Schiffseigentümer, in geringerem Maße die Schiffsmannschaft. Deshalb wird von allen Staaten als erste Bedingung für den Anschluß des Schiffes an seine Handelsmarine nationales Eigentum, wenigstens zu bestimmten Teilen gefordert.

Besonders in der früheren merkantilistischen Epoche kam dann noch das Interesse dazu, die eigene Industrie zu fördern und kein Geld für Schiffe ins Ausland wegzugeben. Man stellte daher bei den meisten Staaten das jetzt fast gänzlich aufgegebene Erfordernis auf, daß das als national anerkannte Schiff im Inlande erbaut sein müsse.

Viele Staaten hatten und haben noch jetzt ein Interesse daran, ihrer seefahrenden Bevölkerung lohnende Beschäftigung zu gewähren. Deshalb machen sie die Gewährung der Nationalzugehörigkeit des Schiffs abhängig von der Nationalität der Schiffsmannschaft.

So können wir denn drei Gruppen von Bedingungen aufstellen, welche bei der Registrirung geprüft und von deren Vorhandensein der rechtliche Anschluß der Schiffe an einen Staat abhängig gemacht wird. Sie knüpfen sich

1) An die Nationalität des Eigentums.
2) An den nationalen Erbauungsort.
3) An die nationale Schiffsmannschaft.

Alle drei Erfordernisse wurden schon im Jahre 1651 in vollkommener Schroffheit von der streng merkantilistischen Navigation Act gefordert. Heute hat man in den meisten Staaten die Erfordernisse, besonders unter 2 und 3 herabgemindert. Die Erbauung im Inlande wird jetzt nur ganz ausnahmsweise, z. B. von den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika gefordert.

Die meisten Staaten beschränken sich heute auf die Forderung des ausschließlichen oder teilweisen Eigentums ihrer Staatsangehörigen an dem Schiffe. Dieses thut auch Deutschland.

§ 2 des Ges. vom 25. X. 1867 bestimmt, daß das zu registrierende Schiff im ausschließlichen Eigentume solcher Personen

Digitized by Google

sich befinden muß, welchen das Bundesindigenat (später Reichsindigenat)[1]) zusteht.

„Den physischen Personen", sagt das Gesetz weiter, werden gleichgeachtet solche juristischen Personen, eingetragene Genossenschaften und Aktiengesellschaften, welche im Reichsgebiet ihren Sitz haben, sowie diejenigen Kommanditgesellschaften auf Aktien, welche im Reichsgebiet ihren Sitz haben und deren persönlich haftende Gesellschafter sich sämtlich im Besitz der Reichsangehörigkeit befinden." [2])

Die eingetragenen Genossenschaften und Aktiengesellschaften sind jedenfalls nur zur größeren Sicherheit und Deutlichkeit neben die juristischen Personen gestellt, denn nach übereinstimmender Rechtsanschauung sind sie ebenfalls juristische Personen und bedürfen keiner besonderen Erwähnung. — Anders steht es mit den Kommanditgesellschaften auf Aktien. Hier gilt nur die Gesamtheit der Kommanditisten als juristische Personen, was sich auch in dieser seerechtlichen Bestimmung dadurch zu erkennen giebt, daß für die einzelnen Kommanditisten die Reichsangehörigkeit nicht gefordert wird, ebenso wie sie bei den einzelnen Aktionären nicht vorhanden zu sein braucht. Dagegen wird die Summe der Komplementare nicht als Einheit betrachtet, jeder einzelne derselben muß die Reichsangehörigkeit besitzen.

Der Sitz, d. h. der Ort, von dem aus alle Angelegenheiten der Gesellschaft geleitet werden, und der auch gleichzeitig nach § 19 C. P. O. der allgemeine Gerichtsstand ist, muß im Inlande gelegen sein, hingegen kann sie sehr wohl Zweigniederlassungen im Auslande haben.

Was die außerdeutschen Staaten anbetrifft, so nehmen jetzt die meisten, ebenso wie Deutschland, vorwiegend Rücksicht auf die

[1]) Was unter diesem Indigenat zu verstehen sei, ersehen wir aus Art. 3 der deutschen Reichsverfassung. Es ist ein Rechtsinstitut, nach welchem jeder Angehörige eines deutschen Bundesstaates in jedem anderen Bundesstaate als Inländer zu behandeln ist. Es könnte dieser § also nach der Errichtung des deutschen Reiches einfacher lauten: „Wenn sie in dem ausschließlichen Eigentume von deutschen Reichsangehörigen stehen.

[2]) Die Fassung dieses Absatzes durch R. G. vom 23. XII. 1888.

Digitized by Google

Eigentumsverhältnisse am Schiff; es sind dies insbesondere England, Dänemark, Schweden, Norwegen, Belgien und Italien, während insbesondere Frankreich, Rußland und Österreich, ebenso die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika noch andere Erfordernisse aufstellen.

England fordert ebenso wie Deutschland ausschließlich nationales Eigentum am Schiffe; außerdem aber noch, daß die Schiffseigentümer auch ihr Domizil innerhalb Englands und seiner Besitzungen haben und behalten müssen.

Die nordischen Staaten, d. h. Schweden, Dänemark und Norwegen, welche ihre neuen Seegesetze vom 12. Juni 1891, vom 1. April 1892 und vom 20. Juli 1893 in möglichster Übereinstimmung geregelt haben, weisen doch in den Bedingungen für die Nationalzugehörigkeit erhebliche Verschiedenheiten auf.[1]) Schweden und Norwegen schließen sich dadurch nämlich an einander an, daß sie reciprok die Unterthanen des anderen Staates als gleichberechtigt mit den ihrigen ansehen, während Dänemark, weil politisch den beiden Staaten ferner stehend, sich in dieser Hinsicht bei Seite stellt. Der Correspondent-Rheder muß aber auch in Schweden und Norwegen der eigenen Nationalität angehören; in Norwegen muß das Schiff ganz im Eigentume von Norwegern oder Schweden stehn, in Schweden braucht es dies nur zu $^2/_3$, ebenso müssen in Dänemark $^2/_3$ der Eigentümer dänische Unterthanen sein.

Belgien[2]) stellt sehr geringe Anforderungen an die Nationaleigenschaft der Schiffseigentümer. Sogar Schiffe, deren Eigentümer keine belgischen Unterthanen, sondern erst seit einem Jahr dort ansässig sind, ja, sogar solche, die nur das Recht des belgischen Domizils haben, können zu einem belgischen Schiffsregister angemeldet werden und erhalten die belgische Legitimation. Bei Handelsgesellschaften genügt es, daß deren Sitz sich in Belgien befindet.

Von denjenigen Ländern, welche außer den nationalen Eigentumsverhältnissen noch andere nationale Eigenschaften für die Zu-

[1]) S. § 1 der drei genannten Gesetze.

[2]) cf. Lyon—Caën a. a. O. p. 44.

Digitized by Google

lassung zur Registrierung fordern, stellen die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika die schärfsten Bedingungen. [1])

1. Alle Schiffseigenthümer müssen Bürger der Vereinigten Staaten sein.

2. Das Schiff muß innerhalb des Gebietes der Vereinigten Staaten erbaut sein.

3. Die Offiziere und mindestens $^2/_3$ der Schiffsmannschaft müssen nord-amerikanischer Nationalität sein.

In Europa haben alle größeren Staaten das Erfordernis der Erbauung fallen gelassen.

Frankreich fordert in betreff der Eigentumsverhältnisse nur, daß die Hälfte der Schiffseigentümer französische Unterthanen seien; alle nach bürgerlichem, französischen Recht als französisch betrachteten juristischen Personen sind es auch im Sinne dieses Gesetzes. [2]) — Als Ersatz für diese geringe Anforderung an die Nationalität des Schiffseigentums fordert Frankreich aber noch eine bestimmte nationale Zusammensetzung der Schiffsmannschaft. Der Kapitän, die Offiziere und die Hälfte der Schiffsmannschaft müssen Franzosen sein. Dies scheint den französischen Schriftstellern insbesonders wichtig, weil die Besatzung des Schiffes, zumal der Kapitän, eine große Rolle spielen in den Differenzen, welche mit fremden Mächten entstehen, und weil das nationale Interesse dann besser vertreten wird durch einen Kapitän und Offiziere französischer Nationalität als durch Fremde.

In Rußland wird ein Schiff als national nur betrachtet, wenn sämmtliche Eigentümer russische Unterthanen sind. [3]) Bei Personengemeinschaften muß der dirigierende Rheder russischer Unterthan sein. [4]) Außerdem müssen der Schiffsführer und $^3/_4$ der Schiffsmannschaft Russen sein. [5])

In Oesterreich muß das Schiff mindestens zu $^2/_3$ im Eigen-

[1]) Gesetz vom 26. Juni 1884.

[2]) Art. 141 des Regl. von 1866. Lyon-Caën a. a. O. S. 42.

[3]) Russ. Handelsges.-Buch § 138.

[4]) Russ. Handelsges.-Buch § 176.

[5]) Russ. Handelsges.-Buch § 190.

Digitized by Google

tum von Oesterreichern stehen. Diesen Personen sind gleichzuachten Aktiengesellschaften, sofern sie in den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern errichtet worden sind und daselbst ihren Sitz haben. Außerdem muß der Kapitän ein Oesterreicher sein, und wenn es der weiteren Seefahrt angehört, soll es auch einen österreichischen Steuermann an Bord haben. Vor dem Gesetz von 1879, in welchem diese Bestimmungen enthalten sind, mußte auch die Besatzung zu $^2/_3$ österreichisch sein. Dieses Erforderniß ist weggefallen.

Die Registerbehörde hat nun alle diese Thatsachen zu prüfen und dieselben alsdann in die Registerbücher einzutragen. Insbesondere spielen die Eigentumsverhältnisse in allen Schiffsregistern eine bedeutende Rolle und werden überall mit großer Genauigkeit eingetragen.

Für Deutschland finden wir die Bestimmungen darüber im Ges. vom 25. X. 1867, § 6 unter den Nummern 5, 6 und 7. Ist eine Einzelperson Eigentümer, so ist ihr Name, die nähere Bezeichnung und ihre Nationalität einzutragen; hat das Schiff mehrere Eigentümer, was sehr häufig vorkommt, dann ist jeder einzelne nach Namen, Stand und Nationalität einzutragen. Außerdem ist in allen Fällen der Rechtsgrund des Eigentumsüberganges einzutragen. — In England werden die Eigentumsanteile am Schiffe, die sogen. Schiffsparten, nach Vierundsechzigsteln gerechnet, die höchste Zahl von im Schiffsregister eingetragenen Personen beträgt 32; es können sich aber mehrere Personen als vereinigte Eigentümer (joint owners) eintragen lassen; sie werden dann als e i n e Person betrachtet.

Sehr verschieden und oftmals kompliziert gestaltet sich die Eintragung der juristischen Personen und Handelsgesellschaften ohne juristische Persönlichkeit.

In England ist dieser Punkt sehr einfach geregelt. Die juristische Person (corporate body) wird als Einheit betrachtet, und es wird nur ihr Name oder ihre Firma und der Sitz eingetragen. Einzelpersonen bleiben dabei ganz aus dem Spiel. Auch in Rußland und Oesterreich sind für juristische

Digitized by Google

Personen keine besonderen Ausnahmen betr. die Eintragung gemacht, wohl aber in Deutschland. Hier ist gerade diese Materie ziemlich kompliziert geordnet. Dies rührt besonders daher, daß die alte Bestimmung [1]) in § 6 Abs. 5 durch ein Reichsges. vom 23. XII. 1888 abgeändert worden ist. Die jetzt geltenden Bestimmungen sind folgende:

Bei juristischen Personen, welche nicht Handelsgesellschaften sind, ist außer deren Namen nur der Sitz einzutragen. Von den Handelsgesellschaften, welche mit juristischer Persönlichkeit begabt sind, ist die Aktiengesellschaft in der Weise bevorzugt, daß nur Firma und Sitz registriert zu werden brauchen; bei der Kommanditgesellschaft auf Aktien, bei welcher ja nach allgemeiner Anschauung nur die Summe der Kommanditisten als juristische Persönlichkeit betrachtet wird, müssen noch der Name und die nähere Bezeichnung der Komplementare eingetragen werden.

Bei allen andern deutschen Handelsgesellschaften, mögen sie nun juristische Persönlichkeit besitzen oder nicht, muß immer der Name und die nähere Bezeichnung aller Gesellschafter eingetragen werden.

Ad II. Außer den angeführten Thatsachen, welche Bedingungen für die Nationalzugehörigkeit sind, werden durch die Schiffsregisterbehörden noch solche Verhältnisse und Einrichtungen am Schiffe geprüft und registriert, welche von den einzelnen Staaten zur größeren Sicherheit und Erleichterung des Verkehrs von ihren Schiffen gefordert werden. Der stets einheitlicher sich gestaltende internationale Verkehr bringt es schon mit sich, daß diese Einrichtungen trotz der Verschiedenheit der Rechtsquellen, aus denen sie fließen, in möglichst parallel laufenden juristischen Dispositionen einheitlich ausgeprägt sein werden. Das sehen wir besonders bei der für die Erleichterung des Verkehrs so wichtigen staatlichen Schiffsvermessung, welche jetzt in allen modern verwalteten, Seefahrt treibenden Ländern eingeführt und nach der von England zuerst angewandten sog. Moorsom'schen Methode gehandhabt wird. Durch internationale Verträge, deren es jetzt über 100 giebt, ist

[6]) Bund. Ges. vom 25. X. 1867.

Digitized by Google

die gegenseitige Anerkennung der Vermessungsurkunden völkerrechtlich gesichert worden.

In Deutschland ist das Moorsom'sche System eingeführt worden durch das Ges. vom 5. Juli 1872; jetzt ist die Vermessung neu geregelt durch die Schiffsvermessungsordnung vom 20. Juni 1888. Als Raummaß ist jetzt einheitlich von allen Staaten die englische Registertonne [1]) eingeführt. Daneben haben die einzelnen Staaten noch ihre besonderen Raummaße, z. B. Deutschland das cbm, Rußland die Last [2]) u. s. w.

Ueber die Vermessung wird in allen Ländern ein Meßbrief ausgestellt. Derselbe ist aber jetzt nicht mehr ein selbständiges, obligatorisches Legitimationsmittel, sondern dient nur als Beweis der Vermessungsresultate für die Registerbehörde und wird durch das über die Registrierung ausgestellte Certifikat ersetzt, in welchem die Vermessungsthatsachen wiedergegeben sind. Der Umstand, daß die dem deutschen Vermessungssystem zu Grunde liegende Moorsomsche Methode fast allgemein von den Seestaaten adoptirt ist, hat zu einer Reihe internationaler Vereinbarungen wegen gegenseitiger Anerkennung der nach diesem Verfahren erfolgten Vermessungen geführt und demzufolge zur Befreiung der deutschen Kauffahrteischiffe von der Umvermessung in den betreffenden fremden Staaten und der bezüglichen fremden Schiffe von der Umvermessung in deutschen Häfen, mit denjenigen Maßgaben jedoch, welche in Rücksicht auf die von einander abweichenden Bestimmungen der verschiedenen Gesetzgebungen in Betreff der Abzüge vom Brutto-Raumgehalte zweckmäßig oder nothwendig erschienen.

In einigen Ländern besteht die Vorschrift, daß das Vermessungsresultat an sichtbarer Stelle als öffentliches Legitimationszeichen auf dem Schiffe, entweder am Hauptmast oder am Deckbalken eingebrannt, oder eingeschnitten sein müsse, so in England [3]), in Frankreich und in Rußland. In deutschen Gesetzen findet sich keine derartige Bestimmung.

[1]) Engl. Reg.-Tonne = 2,832 cbm.

[2]) Russ. Last = 2 engl. Reg.-Tons.

[3]) 36 und 37 Vic. ch. 85.

Digitized by Google

Außer seiner wichtigen wirtschaftlichen Bedeutung, sowohl im nationalen Verkehr ist der Vermessungsnachweis auch für die internationalen Rechtsverhältnisse durch den Nachweis der Identität des Schiffes von Bedeutung.

Von noch größerer Wichtigkeit in dieser Hinsicht ist der Schiffsname und der Name des Heimatshafen, welche sowohl im Schiffsregister enthalten sind, als auch äußerlich sichtbar am Schiffe angebracht sein müssen.

Alle Seefahrt treibenden Staaten haben jetzt Vorschriften darüber, daß jedes Schiff ihrer Handelsmarine einen Namen habe. Nur ein Staat freilich, nämlich Oesterreich[1]) ist soweit gegangen, zu fordern, daß kein Schiff der weiten Fahrt, oder der großen Küstenfahrt den schon vorhandenen Namen eines Schiffes der einen oder andern Kategorie wählen dürfe, so daß alle Seeschiffe sich schon durch den bloßen Namen von einander unterscheiden. — Die Aenderung des Schiffsnamens ist jedoch im Interesse der Verkehrssicherheit von fast allen Ländern erschwert. Es genügt nicht die bloße Anmeldung und Eintragung im Schiffsregister, sondern es ist gewöhnlich noch eine Genehmigung der obersten Seeverwaltungsbehörde, in Deutschland des Reichskanzleramtes, dazu nötig. Die Umänderung soll nur aus besonders dringenden Gründen gestattet sein.

Der Heimat- oder Registerhafen ist derjenige Hafen, an welchem das Schiff ins Schiffsregister eingetragen worden ist; er kann also nur dadurch verändert werden, daß ein Schiff sich in ein anderes Register umtragen läßt.

Schließlich werden noch ins Schiffsregister eingetragen die internationalen Unterscheidungssignale. Durch dieses international verwaltete Rechtsmittel soll gewissermaßen eine große internationale Handelsmarine gebildet werden, in welcher jedes Schiff ganz individuell bezeichnet ist und von jedem andern Schiffe unterschieden werden kann. Diese Unterscheidungszeichen sind nicht wie der Schiffsname, von den Schiffseigentümern frei wählbar, sondern werden von der Registerbehörde zuerteilt. Die Bezeichnung

[1]) Ges. v. 7. Mai 1879.

Digitized by Google

geschieht durch vier neben einander gestellte Buchstaben des Alphabets. Da sich nun auf diese Weise unzählige Permutationen aus den 25 Buchstaben bilden lassen, so kann jedes Seeschiff ein Zeichen erhalten, welches ihm ganz eigentümlich ist und es von allen anderen Schiffen unterscheidet. Für alle mit solchen Zeichen versehene Schiffe wird ein internationaler Signalkodex geführt. Deutschland hat die Verteilung der Unterscheidungszeichen übernommen; dieselben werden dann von den Registerbehörden der Einzelstaaten den Schiffen zugeteilt und in das Schiffsregister eingetragen. Eine Aenderung des einmal verliehenen Zeichens ist ausgeschlossen.[1])

Erst nachdem diese bis jetzt besprochenen Verhältnisse am Schiffe geprüft und in das Schiffsregister eingetragen sind, werden die Legitimationsmittel, resp. die Erlaubnis zu deren Führung erteilt. Die Legitimationsmittel sollen relevante Verhältnisse am Schiff, im völkerrechtlichen Verkehr also in erster Linie die Nationalität, Interessenten gegenüber nachweisen. Vollkommen nachweisende Kraft besitzen aber nicht alle Legitimationsmittel des Völkerseerechts. Durch die Führung einer Nationalflagge z. B. wird die Nationalität eines Schiffes noch nicht unbedingt und sicher nachgewiesen; denn die Flagge kann sehr leicht gewechselt und durch eine andere ersetzt werden. Der sichere Beweis der Nationalität wird erst erlangt durch eine vom Heimatstaate ausgestellte und mit seinen Amtssiegeln versehene Urkunde. In dieser Urkunde ist die Berechtigung zur Führung der betr. Nationalflagge enthalten. So heißt es nach deutschem Recht:[2])

„Durch das Certifikat wird das Recht des Schiffes, die Bundesflagge zu führen, nachgewiesen." Ebenso wird durch das Certificat das Recht nachgewiesen, einen bestimmten Namen und Heimatshafen und ein bestimmtes internationales Unterscheidungssignal zu führen, Legitimationsmittel, welche auch nur gewisse Verhältnisse des Schiffes kennzeichnen, nicht aber rechtlich nachweisen können, da

[1]) Die Anbringung des Zeichens am Schiff hält Perels a. a. O. S. 63 nicht für obligatorisch.

[2]) Bundesges. vom 25. X 1876 § 9.

Digitized by Google

ja die Schiffszeichen mit Hilfe eines Anstreichers leicht verändert werden können.

Es ergiebt sich daher als Einteilung:

1) Kennzeichnende Legitimationsmittel.

2) Rechtlich nachweisende Legitimationsmittel.

Ad I. a) Die Flagge.[1]) Flaggen werden auf Schiffen außer zur Legitimation zu allen möglichen Zwecken benutzt, insbesondere zu Dekorationszwecken und zu Signalen. Als Legitimationsmittel dient jedoch nur die Nationalflagge, wenn sie an der vorgeschriebenen Stelle (Flaggenmast) gehißt ist. Hat die Flagge auch nicht die Fähigkeit, die Nationalität des Schiffes unzweifelhaft nachzuweisen, so hat sie dafür das Vorrecht, ein Symbol des Heimathsstaates, ein nationales Hoheitszeichen zu sein. Wer daher die Flagge völkerrechtswidrig verletzt, hat damit zugleich den Staat verletzt, welchem die Flagge und das unter der Flagge segelnde Schiff angehört.

Von nichtregistrirten Schiffen darf die Nationalflagge nur geführt werden, wenn dieselben wegen ihrer zu geringen Größe den Erfordernissen der völkerrechtlichen Legitimation, insbesondere auch der Registrirung nicht unterliegen,[2]) nicht aber von solchen Schiffen, welche nach den gesetzlichen Bestimmungen registrirt werden müßten, dies aber unterlassen haben, — auch wenn sie im übrigen alle vom Staat gestellten Anforderungen erfüllen.

Eine in der heutigen Praxis und Litteratur noch umstrittene Frage ist die, ob ein Staat fremden Schiffen die Berechtigung zur Führung seiner Flagge erteilen darf, und was diese Berechtigung für rechtliche Wirkungen hat. In früherer Zeit ist der Fall sehr häufig in praxi vorgekommen, daß ein Staat fremden Schiffen erlaubte, unter seiner Flagge zu segeln;[3]) z. B. wurde während einer langen Zeit vielen norddeutschen Schiffen erlaubt, unter däni-

---

[1]) Die Flagge unterscheidet sich dadurch von der Fahne, daß sie nicht an einem Stocke befestigt ist, sondern an einer Flaggleine in die Höhe gehißt wird.

[2]) R.-G. vom 28. X. 1873.

[3]) Piedelièore a. a. O. S. 561. Ortolan a. a. O. S. 165. Bluntschli § 328.

Digitized by Google

scher Flagge zu segeln, um die Angriffe muselmännischer Piraten abzuwehren, mit welchen die Dänen Verträge geschlossen hatten. Ebenso schützte auch Jahrhunderte lang die französische Flagge den Handelsverkehr anderer europäischer Staaten mit der Türkei, und während des nordamerikanischen Freiheitskrieges suchte die preußische Regierung um die Erlaubnis nach, daß die preußischen Kauffahrer die russische Flagge führen durften.

Für die neueste Zeit findet sich in der Litteratur kein Beispiel einer Gestattung der Flaggenführung, und sie hat auch in keinem Gesetz, betr. die Legitimation der Seeschiffe, irgend eines wichtigen Staates eine besondere Regelung gefunden.

Aus der Rechtsanalogie ist aber auf eine solche Gestattung der Flaggenführung nicht zu schließen, denn:

1) es fehlen die rechtlichen Voraussetzungen.

2) Die Rechtswirkungen würden den völkerrechtlichen Grundsätzen widersprechen.

Ad 1. Die Bedingungen, unter denen ein Schiff als national anerkannt wird, sind jetzt von allen Staaten fest geregelt, und es muß im Interesse einer sicheren, völkerrechtlichen Ordnung die Anforderung gestellt werden, daß nur solche Schiffe von dem Staate als nationale betrachtet werden, welche diese Bedingungen erfüllen. Hierfür spricht sich auch Dudley Field[1]) aus, wenn er sagt: Et que dès lors les privilèges et immunités ne doivent être étendus qu'aux navires ayant satisfait aux conditions prescrites par les lois nationales. Zu diesen Privilegien würde natürlich in erster Linie die Anerkennung der Nationalität gehören, aus der die andern Privilegien erst entspringen.

Ein Staat wird also nur solche Schiffe als ihm zugehörig und seiner Staatsgewalt unterworfen betrachten dürfen, welche seine gesetzlich normierten Erfordernisse erfüllen, unter welchen er die Nationalität anerkennt.

---

[1]) Dudley-Field a. a. O. Einleitung zu Kap. XX.

Digitized by Google

Sollte ein Schiff gleichzeitig die Bedingungen zweier Staaten erfüllen,[1]) dann hat immer derjenige Staat den Vorzug, welchem das Schiff zuerst angehört hat, und der andere Staat darf dasselbe erst als das seinige anerkennen, wenn der erste Staat es aus seiner Zugehörigkeit entlassen, d. h. in seinem Schiffsregister gelöscht hat.

Ad 2. Außerdem ist es völkerrechtlicher Grundsatz, daß die Flagge die Nationalität eines Schiffes nachweist.

Hat das Schiff nun aber durch die Berechtigung zur Flaggenführung schon seine frühere Nationalität abgestreift und die neue angenommen?

Pinheiro Ferreira vertrat die Ansicht, daß das Schiff beiden Staaten zu gleicher Zeit mit rechtlicher Wirkung angehöre. Diese ist aber jetzt allgemein aufgegeben und man ist zu der Ansicht gelangt, die rechtlichen Wirkungen, welche aus der bloßen Gestattung der Flaggenführung entspringen, aus der rechtlichen Eigenschaft der Flagge selbst herzuleiten.

Die Flagge ist aber ein nationales Hoheitszeichen des Staates, das von Niemandem verletzt werden darf. Das Schiff würde also allen anderen Staaten gegenüber den Schutz und alle Rechtsvorteile genießen, ohne irgend welche staatliche Verbindung mit demselben zu haben.

Es fragt sich nun, ob sich dieses mit andern völkerrechtlichen Grundsätzen vereinigen läßt. Bluntschli[2]) sieht kein völkerrechtliches Hindernis in der Gewährung der Flaggenführung, wenn sie nicht in betrügerischer Absicht geschieht. Von den neuesten Schriftstellern vertritt Piedelièvre ebenfalls das Recht der Flaggengewährung, indem er sagt: Et qu'il n'est pas interdit aux Etats, du moins en temps de paix, d'accorder provisoirement à des navires étrangers le droit de porter le pavillon, pour les faire jouir de la protection, qui s'y rattachent.

---

[1]) Wenn z. B. Belgien nur die Bedingung aufstellt, daß die Eigentümer seiner Schiffe das Recht des Domizils in Belgien haben, so können diese Schiffe sehr wohl die Bedingungen eines anderen Landes erfüllen.

[2]) Bluntschli a. a. O. § 328.

Digitized by Google

Auch Heffter[1]) spricht den Staaten das Recht zu, in Friedenszeiten den Gebrauch der Flagge anderen Schiffen zu gestatten und ihnen den nämlichen Schutz und die nämlichen Freiheiten zu gewähren; während Geffcken, der Bearbeiter des Heffterschen Völkerrechts, in einer Anmerkuug dazu sagt: „Ein solches Recht erscheint durchaus zu bezweifeln, da damit der Zweck der Flagge illusorisch gemacht werden würde."

Hierin ist Geffcken vollständig beizustimmen, denn die Flagge soll ein Zeichen für die Nationalzugehörigkeit sein, und aus dieser Zugehörigkeit soll erst die rechtliche Stellung der die Flagge führenden Schiffe entspringen. Die Nationalzugehörigkeit wird aber durch die bloße Flaggengewährung nicht begründet; es ist daher stets mit ihr eine Täuschung aller anderen Staaten verbunden.

Ein Beispiel konventioneller Verhütung des illegalen Gebrauches fremder Flagge bietet die Zusatz-Konvention zu dem deutsch-chinesischen Freundschafts-, Schifffahrts- und Handelsvertrage vom 2. September 1861 nebst erläuternden Spezialbestimmungen vom 31. März 1880 (R. G. Bl. S. 261 ff.), woselbst im Art. 5 bestimmt ist: „Chinesische Schiffe dürfen sich nicht der deutschen Flagge bedienen. Ebensowenig dürfen deutsche Schiffe sich der chinesischen Flagge bedienen." § 5 der Spezialbestimmungen ergänzt diese Abmachung dahin: „Schiffe aller Art, welche chinesischen Unterthanen gehören, dürfen sich nicht der deutschen Flagge bedienen. Liegen bestimmte Verdachtsgründe vor, daß dies dennoch geschehen ist, so wird die betreffende chinesische Behörde an den deutschen Konsul eine amtliche Mitteilung darüber richten, und stellt sich bei der infolgedessen eingeleiteten Untersuchung heraus, daß das Schiff in der That nicht zur Führung der deutschen Flagge berechtigt gewesen ist, so sollen das Schiff sowie die darauf vorgefundenen Waaren, soweit dieselben chinesischen Kaufleuten gehören, sofort den chinesischen Behörden zur weiteren Veranlassung ausgeliefert werden. Zeigt es sich, daß deutsche Staatsangehörige von dem Sachverhalte Kenntnis und an der Ausübung dieser Un-

[1]) Heffter a. a. O. § 78.

Digitized by Google

gehörigkeit Teil gehabt haben, so verfallen die auf dem Schiffe vorgefundenen, ihnen gehörigen Waaren sämtlich der Konfiskation, sie selber aber der gesetzmäßigen Strafe. — Falls ein deutsches Schiff unberechtigter Weise die chinesische Flagge führt, so soll, falls die von den chinesischen Behörden geführte Untersuchung feststellt, daß das Schiff in der That nicht zur Führung der chinesischen Flagge berechtigt gewesen ist, das Schiff sowie die darauf vorgefundenen Waaren, soweit dieselben deutschen Kaufleuten gehören, sofort dem deutschen Konsul zur weiteren Veranlassung und Bestrafung der Schuldigen ausgeliefert werden. Zeigt es sich, daß deutsche Waareneigenthümer von dem Sachverhalte Kenntnis und an der Ausführung dieser Ungehörigkeit Theil haben, so verfallen die auf dem Schiffe vorgefundenen, ihnen gehörigen Waaren sämtlich der Konfiskation seitens der chinesischen Behörden. Die Chinesen gehörigen Waaren können von den chinesischen Behörden sofort mit Beschlag belegt werden.

2) Der am Schiff sichtbar angebrachte Name und Heimathafen, ebenso die internationalen Unterscheidungssignale sind ebenfalls völkerrechtliche Einrichtungen zum Zweck der Individuallegitimation. Sie sind aber ebenfalls, wie die Flagge, nur kennzeichnend; der Beweis der Richtigkeit wird erst durch schriftliche Urkunden erbracht.

II. Die rechtlichen Legitimationsmittel.

Das wichtigste derselben und überhaupt der Kern der ganzen Legitimation ist das Certifikat.[1]) Allen Ländern ist es gemeinsam, daß sie diese Urkunde auf Grund der Registrirung ausstellen. Der Inhalt des Certifikats stimmt mit dem der Registrierung überein. Die meisten Länder fordern das Certifikat überhaupt nur als

[1]) Es führt in den verschiedenen Ländern verschiedene Namen. In England heißt es certificate of registiry, in Oesterreich Registerbrief, in Frankreich acte de francisation, in Rußland Patent zum Segeln unter russischer Flagge, in Italien atto di nazionalita und in Belgien lettres de mer — In Deutschland, England und Oesterreich bezeichnet der Ausdruck nur die geschehene Thatsache der Registrierung, während in der Bezeichnung der anderen Länder die Wirkung der Urkunde zum Ausdruck kommt.

Digitized by Google

einzige Legitimation, so z. B. Deutschland, England und die nordischen Staaten.

Durch das Certifikat erlangt die Flaggenführung erst ihre rechtliche Grundlage; die Flagge darf in allen Ländern erst geführt werden, wenn das Certifikat ausgehändigt ist.[1])

Außer dem Beweise der Nationalität enthält das Certifikat der meisten Staaten alle für die nähere Legitimation des Fahrzeugs relevanten Verhältnisse, nämlich den Namen und Heimatshafen, die internationalen Unterscheidungssignale, den Erbauungsort, die vollständigen Vermessungssachen u. s. w. Nur wenige Länder, so z. B. Rußland, haben zum Beweise dieser Verhältnisse noch besondere Urkunden.

In allen Ländern giebt es für einen besonderen Fall, nämlich wenn ein Schiff im Auslande nationalisiert werden soll, einen Ersatz für das Certifikat. In Deutschland finden wir die gesetzlichen Bestimmungen hierüber in § 16 des Ges. vom 25. X. 67. „Wenn ein fremdes Schiff außerhalb des Bundesgebiets in deutsches Eigentum übergeht, so ist der deutsche Konsul, in dessen Bezirk sich das veräußerte Schiff zur Zeit befindet, ermächtigt, ein sog. Flaggenatteſt auszustellen, welches ebenso wie das Certifikat als Nachweis für die Berechtigung zur Flaggenführung dient. Die Geltung dieser Urkunde ist jedoch auf ein Jahr beschränkt, über dasselbe hinaus nur bei einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise. Nach Ablauf dieser Zeit muß das Flaggenatteſt durch die ordentliche Eintragung in ein Schiffsregister und ein darüber ausgestelltes Certifikat ersetzt sein. Die näheren Vorschriften über die Art und Weise der Ausstellung finden wir in der allgemeinen Dienstinstruktion für Konsule vom 6. Juni 1871. Es soll das Flaggenatteſt möglichst dieselben Thatsachen enthalten, wie das Certifikat.

Aehnliche Bestimmungen bestehen auch in den andern Ländern. In England ist die Geltung dieses vorläufigen Certifikats (provisional certificate) auf 6 Monate beschränkt.

[1]) Best. in Deutschland § 11 des Ges. vom 25. X 1867.

Digitized by Google

In Rußland[1]) gilt das provisorische Flaggenatteſt bei Ausſtellung in europäiſchen Häfen 1 Jahr, von außereuropäiſchen 2 Jahre.

Eine zweite Legitimationsurkunde, welche aber nur von denjenigen Staaten gefordert wird, welche beſtimmte Anforderungen an die Nationalität der Schiffsmannſchaft ſtellen, iſt die Muſterrolle.[2]) Sie hat eine weniger große Bedeutung im internationalen Verkehr, ſondern ſoll in der Hauptſache dem Heimatſtaate zur Kontrolle der richtigen Befolgung ſeiner Vorſchriften über die Schiffsbeſatzung dienen. Sie muß, da die Schiffsmannſchaft oft wechſelt, bei jeder Reiſe neu ausgeſtellt werden.

Der Beil- oder Bielbrief[3]) iſt eine Urkunde, welche jetzt in faſt allen Ländern durch den Inhalt des Certifikats überflüſſig geworden iſt und wohl nur noch von der ruſſiſchen Geſetzgebung als Legitimationsmittel gefordert wird. Dieſe Urkunde enthält den Ort, die Zeit, die näheren Umſtände der Erbauung, die Größe, reſp. früher die Tragfähigkeit des Fahrzeugs, ſie nennt den Baumeiſter, den Bauherrn und weiſt nach, ob die Koſten der Erbauung bezahlt ſind. In Rußland[4]) iſt jetzt der Hauptzweck des Beilbriefs ein Beweis für das Eigentum des Rheders am Schiff zu ſein; es ſind daher insbeſ. die eigentumsbegründenden Thatſachen in ihm verzeichnet. Der Beilbrief iſt in Rußland auch eins von den Dokumenten, welche dem Geſuch um Eintragung ins Schiffsregiſter und Erteilung des Certifikats beigelegt werden müſſen.

Ein ferneres Dokument, welches früher häufig zur Legitimation benutzt wurde, iſt der Seepaß oder Seebrief, welchem der heutzutage in Rußland noch angewandte Zollpaß entſpricht. Der Inhalt dieſer Urkunde, welcher ſich zur Hauptſache auf Namen und Domizil des Rheders und Kapitäns, Namen, Heimatshafen und

---

[1]) Ruſſ. Handelsgeſ. Buch § 154.

[2]) Sie wird insbeſ. geführt von Oeſterreich, von Rußland, (Schiffsrolle) und von Frankreich (rôle d'équipage).

[3]) Ueber die verſchiedenen Bedeutungen des Ausdrucks ſ. v. Kaltenborn a. a. O. Bd. II § 190.

[4]) Ruſſ. Hand.-Geſ.-Buch § 119.

Digitized by Google

Tonnengehalt des Schiffes erstreckte, ist jetzt durch das Certifikat ersetzt. Deutschland bestimmt direkt, daß ein Seepaß zur Legitimation nicht erforderlich sei.[1])

§ 4.

Die Rechtsfolgen der Legitimation.

Durch die Legitimation weist das Schiff in erster Linie nach, daß es einem staatlichen Verbande zugehört. Hierdurch erhält es eine bestimmte Rechtsstellung, aus welcher eine Summe rechtlicher Wirkungen entspringt.

Die Rechtsstellung des Schiffes zu seinem Heimatsstaate konstruieren nun die meisten Schriftsteller so, daß sie dem Schiffe Territorialqualität zuerkennen und dasselbe als Stück des Heimatlandes (territoire flottant) betrachten. Die Rechtsfigur kann natürlich nur erreicht werden durch eine Fiktion; denn die erste Bedingung für ein Territorium ist Immobiliarqualität; das Schiff ist aber seiner Natur nach Mobilie. Aufgekommen ist diese rechtliche Formulierung mit der rechtlichen und faktischen Durchsetzung der Meeresfreiheit. Sie wurde schon von Grotius[2]) aufgestellt und ist nachher von den meisten seerechtlichen Schriftstellern angenommen und verteidigt worden, z. B. von Hautefeuille, Bluntschi, Heffter, Harburger, Piedelièvre Perels.[3])

In fremden Eigengewässern ist jedoch diese Konstruktion unbrauchbar, denn es treffen die Rechtswirkungen für ein Territorium auf das Schiff nicht mehr zu. Ueber sein Territorium hat der Staat allein rechtlich zu verfügen, er allein hat Jurisdictions- und Polizeigewalt. Diese geht jedoch beim Schiffe in Eigengewässern an den fremden Staat über. Wenn die Fiktion aber für gewisse und noch dazu im völkerrechtlichen Verkehr so wichtige Fälle nicht genügt, so ist sie unbrauchbar und nicht anzuwenden. Sie mag

---

[1]) § 9 des Ges. vom 25. X. 67.

[2]) Grotius a. a. O. Bd. II, Kap. III, § 13.

[3]) H. a. a. O. Bd. I, p. 306. Bl. a. a. O. § 317. Hft. S. 174. Hbg. S. 108. Pd. S. 306. Perels § 6.

Digitized by Google

Geltung haben für die Kriegsschiffe, deren rechtliche Stellung hier nicht näher zu erörtern ist, nicht aber für die Kauffahrteischiffe, mit denen wir es allein zu thun haben.

In anderer Weise faßt Lyon-Caën[1]) das Verhältnis des Schiffes zu seinem Heimatsstaate auf, wenn er sagt: En droit le navire est un bien, mais un bien qui, à des points de vue divers, est régie par des principes tout spéciaux . . . . Sous certains rapports les navires sont même, en quelque sorte, traités comme des personnes; ils ont une nationalité, un nom etc.

Also er will das Schiff gewissermaßen als eine Person angesehen wissen, weil ihm die rechtlichen Eigenschaften beider am ähnlichsten erscheinen. Auch dieses wäre eine Fiktion; aber wir bedürfen einer solchen garnicht, wenn wir uns an die bloßen Thatsachen halten, welche durch die positive Rechtssatzung begründet sind. Vom Rechte ist aber dem Schiffe nicht Immobiliarqualität verliehen, sondern es ist nur durch die Berechtigung zur Flaggenführung ein Akt an ihm vorgenommen, wie er gewöhnlich nicht an andern Mobilien vorgenommen wird, nämlich die Nationalisierung. Das Schiff gilt als nationale Mobilie auch außerhalb des Heimatlandes, es bleibt seiner staatlichen Rechtswirkung unterworfen, nicht blos in seinen eignen Gewässern, sondern auch auf dem anationalen Meere und sogar in fremden Eigengewässern, sofern hier nicht der fremde Staat vermöge seiner Herrschaft über das vom Schiffe eingenommene Territorium Rechte in Anspruch nimmt.

Diese rechtliche Wirkung der Heimatstaates erstreckt sich auf das Schiff und seine ganze Mannschaft, mögen die einzelnen Personen dem Heimatstaate angehören oder nicht. Dadurch, daß sie sich auf dem nationalen Schiff befinden, sind sie in einem Konnex mit dem Staate geraten, welchem das Schiff angehört. „Es ist, wie Störk[2]) sagt, „eine physische Fortsetzung der Rechtsgemein-

[1]) Lyon-Caën et Renault a. a. O. S. 39.
[2]) Störk a. a. O. S. 493.

Digitized by Google

schaft mit dem Heimatstaate entstanden." Die Wirkungen dieser Rechtsgemeinschaft des Schiffes und seiner Besatzung mit dem Heimatstaate sind verschieden je nach der rechtlichen Qualität des Ortes, an welchem sich das Schiff befindet. Wir werden demnach zu unterscheiden haben:

1) Die Rechtswirkungen der Legitimation auf hoher See.

2) In fremden Eigengewässern.

1) Die Rechtswirkungen auf hoher See.

Auf dem offenen, anationalen Meere, welches keiner staatlichen Macht unterworfen ist, bewegen sich die Schiffe als nationale Mobilien. Durch ihre Flagge weisen sie sich weithin sichtbar ihrem Staate zu. Nur mit diesem stehen sie und ihre Mannschaft in rechtlichem Zusammenhang,[1]) er übt seine Souveränität über sie aus und gewährt ihnen dafür seinen Schutz, welcher durch seine Kriegsschiffe ausgeübt wird, jedem fremden Uebergriff gegenüber. Durch die Verletzung des Schiffes, welches sein nationales Hoheitszeichen trägt, ist der Staat gleichzeitig mitverletzt. Kein anderer Staat darf sich irgendwie eine Oberhoheit über ein Schiff anmaßen, das sich durch die Nationalflagge einem bestimmten Staate zuweist.[2]) Die Kontrolle der Legitimation steht auch nur dem Heimatstaate zu, und darf von keinem Kriegsschiffe eines anderen Staates ausgeübt werden. Eine Ausnahme wird nur gemacht, wenn ein Schiff dringend verdächtig ist, Seeraub getrieben zu haben, weil dieser als ein internationales Verbrechen, als ein Verbrechen wider die Menschheit aufgefaßt wird.

---

[1]) Über die rechtlichen Grundlagen der Justizhoheit auf offenem Meere. s. Haarburger a. a. O. S. 108 ff.

[2]) Hautefeuille. Histoire et progrès. S. 23. Bluntschli a. a. O. S. 318. Stoerk a. a. O. S. 493 u. 494, Perels § 6.

Digitized by Google

2) Die Rechtswirkungen der Legitimation in fremden Eigengewässern.

Unter den Eigengewässern eines Staates verstehen wir diejenigen an sein Landesgebiet angrenzenden Meeresteile,[1]) über welche ihm eine gewisse Art von Oberhoheit zusteht. Diese Oberhoheit ist nicht etwa volle Souveränität, wie sie dem Staate über sein Territorium zukommt, sondern, wie man in neuerer Zeit annimmt, eine beschränkte Gebietshoheit, welche sich insbesondere in der Verwaltungs- und Aufsichtsbefugnis äußert.[2])

Das Hissen der Nationalflagge eximiert hier nicht mehr wie auf hoher See von jeder fremdstaatlichen Einwirkung, der Uferstaat hat ein Recht, auch seine Interessen zu verwirklichen.

Das Schiff und seine Besatzung ist jetzt in ein rechtliches Verhältnis zu zwei Staaten gestellt, nämlich zum Uferstaate, in dessen Eigengewässern es sich befindet, und zu seinem Heimatstaate. Das Verhältnis zu letzterem ist durchaus nicht durch das Einlaufen in fremde Gewässer gelöst. Das Schiff bleibt durch die Berechtigung zur Führung seiner Flagge mit seinen nationalen Eigenschaften behaftet; aber das Verhältnis zu seinem Heimatstaate wird, wie Stoerk sagt, partiell suspendiert durch die Machtbefugnis des Uferstaates in seinen Eigengewässern.

An den fremden Uferstaat geht vor allen Dingen über das Recht auf Polizei- und Jurisdictionsgewalt,[3]) welche auch die Kontrole der Legitimation in sich schließt. Allerdings wird die Jurisdictionsgewalt nach dem jetzt in allgemeiner Anwendung stehenden französischen Princip in denjenigen Fällen dem Heimatstaate über-

[1]) Über den Begriff und die Ausdehnung der Eigengewässer siehe näheres bei Stoerk a. a. O. § 96, Perels a. a. O. § 5 B. C. D. Phillimore a. a. O. I. S. 263. Ortolan a. a. O. Cap. 7 u. 8.

[2]) Vergleiche über diese Frage: Heffter § 75. Bluntschli §§ 309, 310, 315. Perels S. 22. A. L. R. II, 15 § 80.

[3]) Vergl. über Jurisdictionsgewalt in fremden Eigengewässern: Martens a. a. O. Bd. II. § 88. S. 378 ff. Harburger a. a. O. S. 188 ff. Perels § 13. Phillimore I S. 483. ff.

Digitized by Google

lassen, in welchen es sich nur um Streitigkeiten unter Schiffsgenossen handelt, sofern dadurch nicht die Ruhe des Hafens gestört wird.

Diese Exemption der Schiffsinsassen von der Jurisdiction des Uferstaates ist nur eine Concession an den fremden Staat und kann daher nicht als Recht gefordert werden. Die Concession wird aber sehr häufig durch völkerrechtliche Verträge bindend gemacht, und die Legitimation dient hier als Mittel, um dem fremden Schiffe den Genuß dieser Verträge zu sichern.

Völkerrechtliche Verträge, welche den eigenen Schiffen im fremden Lande rechtliche und insbesondere wirtschaftliche Vorteile verschaffen, werden in neuerer Zeit in großer Fülle geschlossen. Ihre Durchführung wäre ohne das Mittel der völkerrechtlichen Legitimation unmöglich. Man könnte weder über die Voraussetzung für die Anwendung des völkerrechtlichen Vertrages, nämlich die Nationalität, sichern Aufschluß gewinnen, noch die für die Anwendung der Verträge relevanten Verhältnisse am Schiffe selbst erkennen, z. B. die Größe bei Hafen-, Zoll- und Leuchtfeuerabgaben u. s. w.

§ 5.

Die Controle in Ansehung der rechtlichen Legitimation.

Es ist nicht allein jeder Staat rechtlich daran interessiert, daß *seine* Schiffe die Vorschriften der Legitimation gehörig erfüllen, und daß kein fremdes Schiff seine Legitimationsmittel mißbraucht, sondern die Sicherheit des Verkehrs bedingt auch ein internationales Interesse an der Richtigkeit der Legitimation *aller* Seefahrt treibenden Schiffe; insbesondere wird jeder Staat in seinen Eigengewässern sehr daran interessiert sein, die näheren Verhältnisse der sich dort aufhaltenden Schiffe zu kennen. Da die Flagge und die Schiffszeichen, wie Namen, Heimatshafen und internationale Unterscheidungssignale sichere und ausreichende Beweismittel nicht liefern, so erstreckt sich die Kontrole stets auf die Prüfung der Legitimationsurkunden also insonderheit des Certifikats.

Digitized by Google

1) Die Controle auf hoher See.

Der erste, völkerrechtliche Grundsatz auf hoher See ist, daß jedes unter einer Nationalflagge segelnde Schiff eximiert ist von jeglicher Hoheitshandlung eines fremden Staates. Das Durchsuchungsrecht zum Zweck der Prüfung der Legitimation ist fremden Schiffen nur in Kriegszeiten gestattet. Im Frieden hat jeder Staat nur das Recht die unter seiner Flage segelnden Schiffe auf ihre Legitimation hin zu prüfen.

Die einzelnen Staaten können aber auch durch Verträge ihre Schiffe unter gewissen Bedingungen der Controle anderer Staaten unterstellen. Solche Verträge sind in der That zur Durchführung internationaler Wohlfahrts- und Wirtschaftszwecke geschlossen.

Der berühmteste derselben ist die Convention zur Unterdrückung des Sklavenhandels, welche insbesondere durch die Bemühungen Englands ins Leben gerufen ist und schließlich fast alle civilisierten Länder umfaßte. Frankreich und die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika weigerten sich jedoch standhaft der Convention beizutreten, weil sie die Durchsuchung mit dem Princip der Meeresfreiheit für unvereinbar hielten. Auf ihre Schiffe durfte daher die Controle nicht ausgedehnt werden, denn diese darf sich nur auf Schiffe derjenigen Staaten erstrecken, welche durch die Convention auf das Recht der Meeresfreiheit für ihre Schiffe in gewisser Beziehung und innerhalb gewisser Meeresgrenzen[1]) verzichtet haben.

Ebenso hat die Hochseefischerei in der Nordsee eine conventionelle polizeiliche Regelung gefunden. Die Verträge sind geschlossen zwischen Deutschland, England, Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Dänemark, Schweden und Norwegen. Die Ueberwachung der Fischerei wird gemeinsam von den Kriegsschiffen dieser Länder ausgeübt, welchen in erster Linie die Controle der Legitimation der einzelnen Fischerfahrzeuge zusteht.

---

[1]) Ueber die Grenzen der Durchsuchungsgebiete s. Stoerk a. a. O. S. 502, 503.

Digitized by Google

Außer diesen vertragsmäßigen Controlberechtigungen giebt es noch einen Fall der Controle, welcher auch ohne Vertrag auf offenem Meere geschehen kann. Wenn nämlich ein Schiff dringend verdächtig ist, Seeraub getrieben zu haben, so hat jedes staatliche Kriegsschiff das Recht die Legitimation dieses Schiffes zu kontrollieren. Kein Staat darf einem andern in diesem Falle den Vorwurf machen, daß er seine vom Seeräuber geführte Flagge verletzt habe. Denn der Seeraub wird allgemein als ein Verbrechen wider das Völkerrecht betrachtet, gegen welches jeder Staat das Recht hat einzuschreiten.[1] [2]

2) Controle in fremden Eigengewässern.

In fremden Eigengewässern unterstehen die Handelsfahrzeuge einer doppelten Controle.

In erster Linie kommt hier die Polizeigewalt des fremden Uferstaates in Betracht. Vermöge derselben hat der fremde Staat das für die richtige Ausübung seiner Hoheitsgewalt unbedingt nötige Recht der Controle der Legitimation. Ausgeübt wird dieselbe durch seine Hafenpolizei- und Zollbehörden.

Aber auch der Heimatstaat darf im Auslande seine Rechte wahrnehmen und hat insbesondere das Recht zur Controle seiner Schiffe in fremden Hoheitsgewässern nicht verloren. Die Behörden, durch welche diese Controle ausgeübt wird, sind die Konsuln und die Kommandeure der Kriegsschiffe.

In Deutschland sind für erstere die Vorschriften enthalten im Gesetz betr. die Bundeskonsulate vom 8. November 1867, für letztere besteht ein Flaggen- und Salutreglement.

Gegen fremde Schiffe, welche sich durch Mißbrauch deutscher Legitimationsmittel, insbes. der Flagge als deutsche ausgeben, können diese Behörden allerdings auch nur durch Vermittlung des Küstenstaates einschreiten. So heißt es in dem genannten Gesetz vom 8. November 1867:

---

[1]) Dagegen: Zorn. Reichsstaatsrecht II, S. 603.

[2]) S. das nähere Holtzendorff, Hdbuch des Völkerr. Bd. II Stück 13. Gareis. Die Interdiction des Seeraubes.

Digitized by Google

„Kommt es zur Kenntnis des Konsuls, daß ein Schiff unberechtigt die deutsche Bundesflagge führt, so hat er die erforderlichen Schritte durch Vermittlung der lokalen Polizeibehörde oder des betreffenden fremden Konsuls zu thun. Die Strafen hat nicht der Konsul festzusetzen, sondern es entscheiden darüber die zuständigen Behörden."

Wenn aber eigene Schiffe falsche Flaggen führen, — entweder Flaggen von andern Staaten oder einzelnen Bundesstaaten, — so hat der Konsul selbst die Schritte zu thun, um die falsche Führung der Flagge zu verhindern. Er begiebt sich an Bord des Schiffes und fordert den Schiffer auf, die vorschriftswidrige Flagge herunterzuholen und ihm zu übergeben. (Der Konsul darf auch gehörig legitimierte Stellvertreter senden.)

Bei Weigerung des Schiffers ist die Hilfe der lokalen Polizeibehörde in Anspruch zu nehmen. Wenn die Polizeibehörde ihre Mitwirkung ablehnt, so hat der Konsul dem Schiffer schriftlich zu eröffnen, daß sein Schiff, solange es die vorschriftswidrige Flagge führt, nicht als ein deutsches angesehen werden könne.

Ganz ähnlich bestimmt England in einer kgl. „Instruction" vom Jahre 1875:

„If the Consul is informed, that any British vessel hoists improper colours, he will send or go on board, and will seize the colours so hoisted, and will for that purpose order the Master to haul them down and deliver them to him."

Über die Berechtigung der Kommandanten der Kriegsschiffe bestehen in Deutschland und auch in anderen Ländern ganz ähnliche Vorschriften. Der Kommandant sendet gewöhnlich einen Offizier als seinen Vertreter mit einigen Mann als Begleitung.

Das vielhundertjährige Leiden des Seeverkehrs, das Piratenthum ist von den Meeren der Kulturwelt in unseren Tagen so gut wie gänzlich verschwunden; nicht zum kleinsten Teil liegt das Verdienst hierfür im ausgestalteten Apparat nationaler und internationaler Kontrole der Seefahrt. Die Hintanhaltung von Verbrechen und minderen Störungen der Friedensordnung im Seeverkehr fordert die Handhabung einer energischen Kontrole; sie

Digitized by Google

muß auch in Friedenszeiten zugestanden werden, sagt Attlmayr (J. S. 24) denn ohne sie ist die Freiheit der See bedroht und das allseits anzustrebende Ziel, die Heilighaltung des Grundprinzips des internationalen Seerechts, würde in Gefahr kommen, wenn man die Mittel versagte, welche dessen Erreichung dienen. Unstreitig haben auch die Kriegsmarinen einen bedeutenden Anteil an dem Verdienste, die See von Piraten gesäubert zu haben. Sie haben zur Verwirklichung und Sicherung der dem juristischen System der Legitimationsmittel zu Grunde liegenden Verwaltungsaufgaben die erfolgreichsten Dienste geleistet.

Digitized by Google

Lebenslauf.

Am 18. April 1873 wurde ich, Oskar Paul Kroehling, evang. Religion, als Sohn des Gutsbesitzers Friedrich Kroehling zu Gr. Schlanz im Kreise Dirschau in Westpreußen geboren. Ich besuchte das Realprogymnasium zu Dirschau und das Realgymnasium zu St. Johann in Danzig und bestand daselbst am 1. März 1893 das Abiturientenexamen. Ich studierte darauf ein Semester in Leipzig, bestand am 1. September 1893 die Ergänzungsprüfung für Gymnasien am Kgl. Gymnasium zu Danzig und studierte dann in Berlin, München und Greifswald. Am 6. Februar 1897 bestand ich die erste juristische Prüfung am Oberlandesgericht zu Stettin und am 12. Februar 1897 das examen rigorosum vor der juristischen Fakultät der Universität Greifswald.

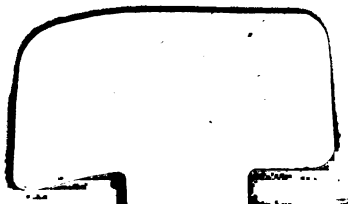
Ich hörte juristische, nationalökonomische und philosophische Vorlesungen bei den Herren Professoren Dr. Dr.: v. Bechmann, Bierling, Binding, Birkmeyer, Brentano, Brunner, Dernburg, Frommhold, Fuchs, Lotz, Pescatore, Preuner, Rehmke, Roscher, Adolf Schmidt, Schmöle, Schmoller, Schuppe, Stampe, Stoerk, Adolf Wagner, Max Weber, Weismann, und sage meinen verehrten Lehrern an dieser Stelle meinen besten Dank. Herrn Prof. Stoerk bin ich für die Unterstützung bei Anfertigung dieser Dissertation zu besonderem Danke verpflichtet.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google